

第 1 道 路

道路の現況

本県の道路は、東関東自動車道など全国的な広がりを持つ高速自動車国道 4 路線、県内外各地域をネットワークする一般国道 23 路線、それらと一体となって機能する県道である主要地方道と一般県道 296 路線、及び 124, 556 路線からなる市町村道が接続し道路網を構成しています。

千葉県内の道路現況

道路種別		路線数	実延長 (km)	改良率 ^{*5}
高速自動車国道		4	140	100%
一般国道	指定区間 ^{*1}	15	418	100%
	指定区間外 ^{*2}	14	782	92%
	計	23 ^{*3}	1,200	95%
県道	主要地方道	93	1,400	79%
	一般県道 ^{*4}	203	1,200	64%
	計	296	2,600	72%
市町村道		124,556	36,260	57%
合計		124,879	40,200	59%

*1: 国土交通省が管理する区間

(平成 21 年 4 月 1 日現在: 道路統計年報 2010 より)

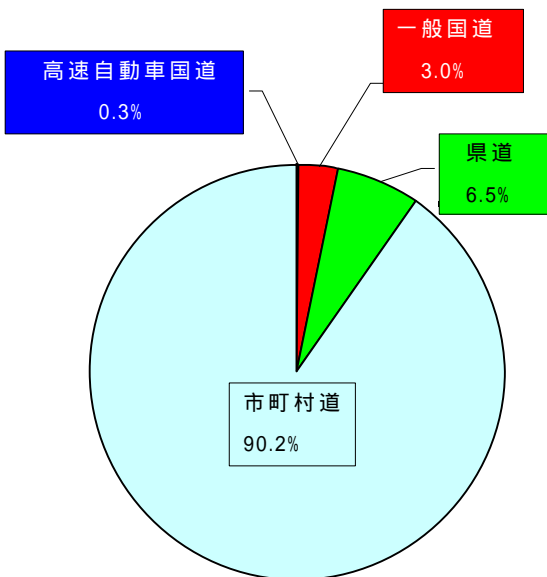
*2: 主に県及び千葉市が管理する区間

*3: 同一路線に指定区間と指定区間外が含まれるため

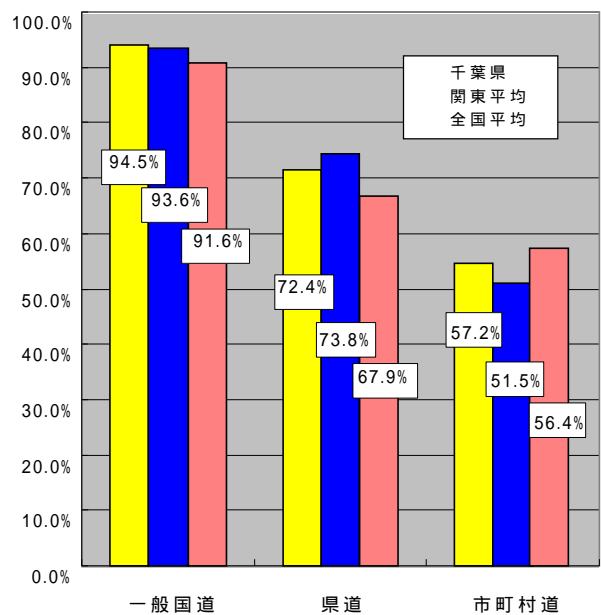
*4: 一般県道のうち自転車道を除く(参考: 県内の自転車道: 8 路線 実延長 179km)

*5: 改良率は県道以上は改良済み延長のうち車道幅員 5.5m 以上とし、また市町村道は改良済み延長のうち車道幅員 5.5m 未満を含む延長から算出したもの

県内道路種別実延長の比較



改良率の比較



千葉県内の道路の現状と課題

交流基盤の強化

県民のくらしや物流を支える道路網を整備し、利便性の向上を図ることで交流を活発化させる必要があります。

【現状と課題】

- ◆高速道路等の供用延長は約7割（H21.4.1現在）
（県の道路ネットワークの骨格となる圏央道の供用延長は約24%）
- ◆道路の改良率は59.4%で全国25位、全国平均59.5%を下回っている。
（改良率：県道以上は改良済み延長のうち車道幅員5.5m以上とし、また市町村道は改良済み延長のうち車道幅員5.5m未満を含む延長から算出したもの）

県土の基盤の充実と災害に強い社会資本整備

安全かつ快適な都市の生活空間を創出し、高齢化する社会資本の長寿命化を進め、さらに高速道路ネットワークの効率的活用を図る必要があります。

また、災害時の道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路などの橋梁の耐震化等を推進する必要があります。

【現状と課題】

- ◆都市部の交通渋滞の原因となる「ボトルネック踏切」など、対策の必要な踏切は全国で5番目に多い133箇所あり、そのうち、57箇所については改善済み（平成22年度末）
- ◆管理橋梁（2,146橋）は今後急速に高齢化を迎え、20年後には、約6割が50年を経過する高齢化橋梁となります。安全性の低下に加え補修費の増加が懸念されることから「橋梁長寿命化修繕計画」に基づく計画的な補修や維持管理を推進する必要があります。

人にやさしく美しいまちづくりの推進

県民のだれもが安心して快適に暮らすことができる、美しく利便性の高いまちづくりが必要です。

【現状と課題】

- ◆道路については、バリアフリー化を図る必要があります。

交通安全県ちばの確立

道路や標識などの交通安全環境の整備を通じて、交通事故がない千葉県づくりを進める必要があります。

【現状と課題】

- ◆平成22年、死者数は184人で全国ワースト8位、交通事故件数は25,914件で全国ワースト9位

成田空港の機能拡充とアクアラインによるポテンシャルの開花

成田空港と都心間の交通アクセスを更に強化するとともに、アクアラインを有効に活用することにより、県内に埋もれている多くの宝・ポテンシャルに磨きをかけ、経済の活性化や地域振興につなげていく必要があります。

【現状と課題】

- ◆成田空港のアクセス強化に資する北千葉道路・圏央道を整備しています。
- ◆アクアラインや高規格幹線道路などと主要な観光地を結ぶ幹線道路の整備を推進する必要があります。

県政への要望

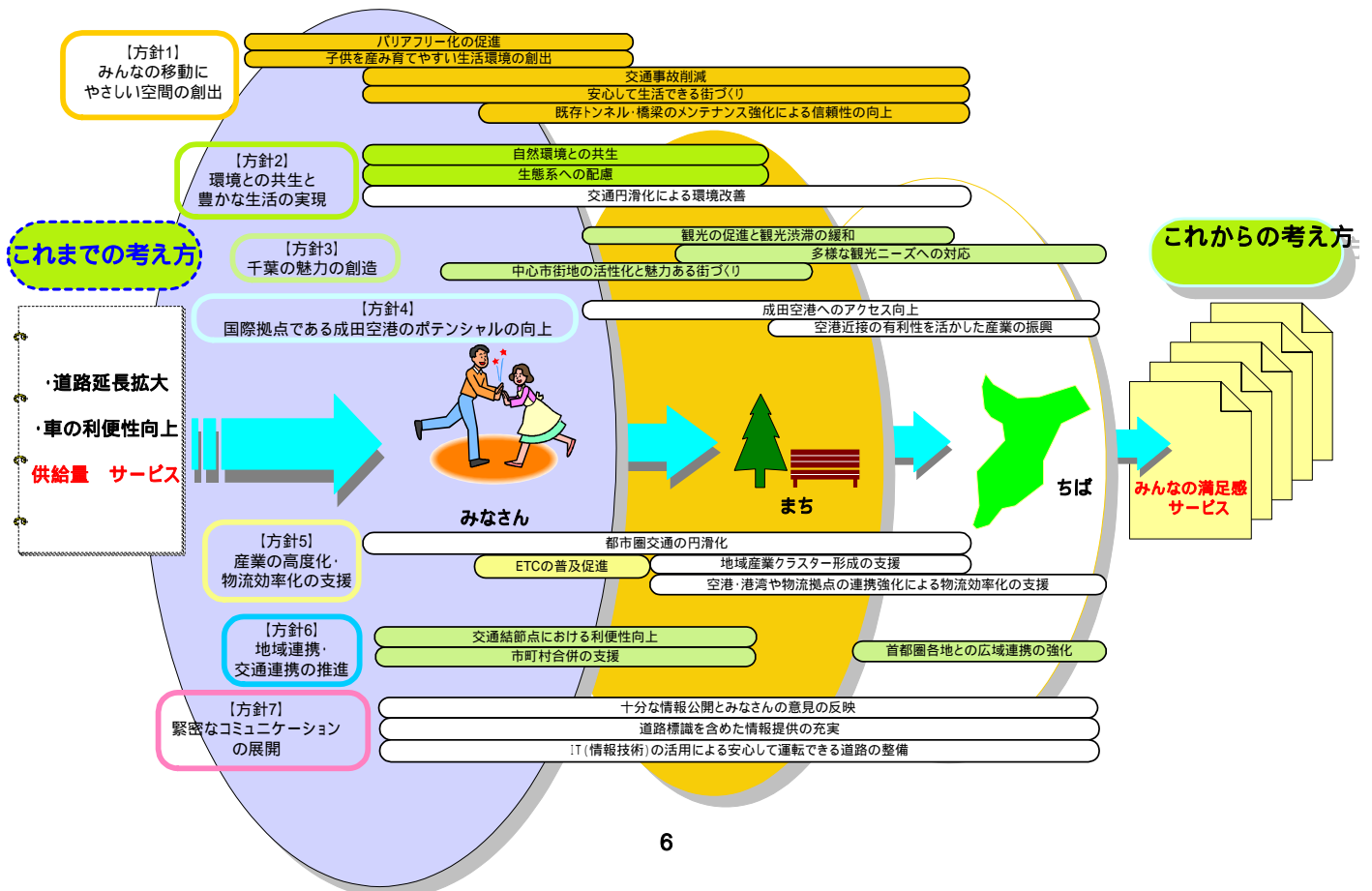
- ◆平成22年8月に実施した県政に関する世論調査において、県政への要望として「道路を整備する」が12位でしたが、「災害から県民を守る（3位）」、「便利な交通網を整備する（6位）」、「交通事故から県民を守る（16位）」に関しても、道路の整備が寄与すると考えられます。
- ◆平成21年12月に実施した同調査でも、県内の道路状況については、「満足していない」が5割を超えるとともに、道路整備について優先的に対策すべき課題については、「生活道路の整備」や「渋滞対策」が上位となりました。

今後の「千葉の道づくり」

千葉県の道路整備を進めていくにあたっては、道路整備の評価を“供給量”から“県民の満足度”へ転換して進めていくことが重要であり、道路を一つの“商品”として捉え、県民の立場からみた利用者、関係者の要望をモニタリングして道路づくりを進めることが必要なことから、道路整備の方向性として7つの基本方針を定めています。

また、様々な課題を乗り越え、光り輝く千葉を築いて次世代に確実に引き継いで行くためには、中長期的視点に立った県政運営を行うことが求められています。そこで、千葉県は、県民の「暮らし満足度日本一」を基本理念とする新たな総合計画「輝け！ちば元気プラン」を策定しました。今後の「千葉の道づくり」については、7つの基本方針を踏まえた、この総合計画を基に進めることとしています。

輝け！ちば元気プラン(千葉県総合計画)における道路整備の体系 [平成22年4月公表]		道路整備の基本方針 (7つの基本方針)[平成15年]
1 安全で安心して暮らせる社会づくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害に強い県づくりの推進 ● 交通安全県ちばの確立 	みんなの移動にやさしい空間の創出 環境との共生と豊かな生活の実現 千葉の魅力の創造 国際拠点である成田空港のポテンシャルの向上 産業の高度化・物流効率化の支援 地域連携・交通連携の推進 緊密なコミュニケーションの展開
2 千葉の輝く魅力づくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 千葉県の飛躍拠点である成田国際空港の機能拡充 ● 東京湾アクアラインによるポテンシャルの開花 	
3 活力ある交流拠点都市・基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 交流拠点都市の形成 ● 交流基盤の強化 ● 県土の基盤の充実 ● 人にやさしく美しいまちづくりの推進 	



【方針1】みんなの移動にやさしい空間を創出する道づくり

本格的な少子高齢化社会の到来にあたり、健常者のみならず高齢者・障害者・子供たちなど全ての人々が、安心して生活できる地域の実現を支援する道路整備を進める必要があります。

また、東日本大震災を教訓に、安全安心な暮らしを確保するため災害に強い道路整備を進める必要があります。

(1) 主な取組み

バリアフリー化の促進

今後、本格的な高齢化社会を迎えるにあたって、バリアフリー化を一層促進し、高齢者・障害者が利用しやすい道路整備を進めます。

子供を産み育てやすい生活環境の創出

家族が手をつないで歩くことができ、歩行者と自転車が容易にすれ違うことができるような広い歩道や、利用者の視点から細かな点に配慮した道路整備を進めます。

交通事故の削減

千葉県における平成22年の交通事故死者数は184人であり、高齢者の事故や歩行者対自動車・自転車対自動車の事故が顕著です。これらの交通事故を削減するために、歩行者等の立場から、歩道の設置等の対策を進め、自動車・自転車・歩行者が安全に共存できる道路の整備を進めます。

安心して生活できる街づくり

高度医療施設までの迅速なアクセスを確保し、消防活動困難地域の減少、緊急時避難路の確保等に資する道路整備を進めることにより、安心して生活できる街づくりを進めます。

また、災害時における道路ネットワークの確保のためにも、バックアップ機能を充実・強化することが重要です。

そのため、外環や圏央道等の高規格幹線道路や地域の骨格を形成する幹線道路等の整備を推進し、災害時におけるリダンダンシー（多重化による代替性）の確保のために道路ネットワークの強化を図るとともに、災害時に重要な役割を担う緊急輸送道路を機能させるために、橋梁の耐震化等を推進し、安全安心な暮らしを確保します。

道路施設のメンテナンス強化による信頼性の向上

県が管理する道路施設（橋梁・トンネル・法面・標識や照明などの道路付属物）は、戦後の高度経済成長期に建設したものが多く、今後、急速に高齢化を迎えることから、これからの維持管理を効率的かつ効果的に展開していく必要があります。

そのため、施設の状態を把握するための定期的な点検を実施し、適切な維持管理水準を保つような取組みを行い、平成22年度に策定した「千葉県橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、従来の事後的な修繕から予防的な修繕へ転換し、長寿命化や修繕費の縮減を図っていきます。

(2) その実現に向けて

ア 無電柱化の推進

交通安全、景観及び防災上で問題となっている電線や電柱を除去するため、道路の占用に関わる電気・通信事業者と協力しながら無電柱化の推進を図ります。

無電柱化の手法としては、電線共同溝による地中化のほか、表通りからは見えないように裏通りから配線する裏配線や、沿道家屋の軒下に直接電線を這わせる軒下配線があります。

国道128号では、茂原市茂原地先において、電線共同溝による地中化を行い、災害にも強く利用者が安心して移動できる空間を整備しました。



国道128号（茂原市）

イ 安全な歩行空間の確保

交通事故の削減のために、車両と歩行者が分離された安心な歩行空間の整備を進めています。

県道市川印西線の船橋市藤原地先は、駅周辺であるため通勤通学等で大変混雑していることから、地域の方々の協力のもと、車両と歩行者が分離された安全な歩行空間の整備を行いました。



県道市川印西線（船橋市）

ウ 生活道路における交通事故削減施策の推進

生活道路は幹線道路の2倍以上も事故の危険があり、特に歩行中の事故は生活道路に集中しています。そこで地域の合意形成のもと、幹線道路から生活道路への交通流入を制限、排除し、歩行者の安全を確保する施策を実施しています。

袖ヶ浦市では、「道路空間のバリアフリー化」及び「あんしん歩行エリア」の整備計画を策定するにあたり、広く地域住民の参加を求め、危険箇所のアンケート調査・まち歩き点検を実施しています。また、学校関係者も交えた意見交換会等を開催し、交通安全に対する住民意識の向上や地域の合意形成も図っています。整備計画の策定会議においてはヒヤリハット地図を作成し、市のホームページで公表するとともに、交通安全対策事業を推進しています。



袖ヶ浦市「あんしん歩行エリア」ヒヤリハット地図（袖ヶ浦地区）

エ 幹線道路の整備推進

災害時において、救急・支援活動に重要な役割を担う緊急輸送道路などの整備を進め、県民の安心安全な暮らしの確保を図ります。

国道409号・茂原一宮道路（長生郡長南町～茂原市間7.2km）は、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）と接続し、地域の振興を促進するとともに、災害時の道路ネットワークの強化を図るものであります。（仮称）茂原長南インターチェンジと国道409号を結ぶ、約0.7kmを優先的に整備し、圏央道の開通に合わせて供用を図ります。



国道409号・茂原一宮道路（長生郡長南町）

オ 病院アクセスルートの確保

千葉県では、「救急医療施設へのアクセス時間」が全国ワースト5位（平成21年）であり、その改善が急務となっています。「命の道路」確保を目指し、高次救急医療施設へのアクセスルートの整備を積極的に進めています。

県道山田台大網白里線（山武郡大網白里町宮谷地先1.3km）は、第2次救急医療施設である県立東金病院にアクセスするバイパス道路であり、山武地域西部からのアクセス時間の短縮を図るため、整備を進めています。



県道山田台大網白里線（山武郡大網白里町）

カ 既存橋梁のメンテナンス強化

県が管理する橋梁は、今後、高度経済成長期に建設した50年を超える高齢化する橋梁が急速に増加することから、従来の事後的な修繕から予防的な修繕へ転換し、橋梁の長寿命化や修繕費の縮減・平準化を図るべく「千葉県橋梁長寿命化修繕計画」を策定しました。

今後は、この計画に基づき修繕や定期点検を実施していきます。

また、平成8・9年の道路防災総点検の結果等に基づき、跨線橋・跨道橋といった二次災害の危険性のある橋梁、県境に架かる橋梁、震災時における緊急輸送を確保するために必要な道路にある橋梁といった重要度が高い橋梁の耐震補強や、車両の大型化（25t車）に対応するための補強を実施しています。

県道浜金谷停車場線の浜金谷橋は、国道127号と富津館山道路の富津金谷インターチェンジを結ぶ重要な路線であることから、耐震補強を行い、同時に橋梁塗装を実施し、橋の長寿命化に努めました。



県道浜金谷停車場線 浜金谷橋（富津市）

キ 橋梁架換による信頼性向上

河川・道路・鉄道等をまたぐ橋梁は、地域の連携を図る上で重要な道路構造物です。地震等の災害発生時には、被災者の救援・救護活動や緊急物資の輸送に対処するため、安全で信頼できる橋梁の整備を推進します。

銚子大橋（千葉県銚子市～茨城県神栖市）は、利根川の河口に位置するため、塩害等による橋の損傷が著しく、また幅員狭小で歩道がないことから、歩行者等への安全性向上を図る歩道付きの橋梁に架換工事を進めています。

旧橋トラス部にあたる斜張橋部を平成21年3月に、茨城県側区間を22年12月に供用開始しました。



国道124号銚子大橋
（千葉県銚子市～茨城県神栖市）

【方針2】環境との共生と豊かな生活を実現する道づくり

千葉県では、都市部を中心とした交通混雑により、大気・騒音等の沿道環境が悪化しています。環境を改善することにより、良好な生活環境を創出する道路整備を進める必要があります。さらに、自然環境と共生した、歩きたくなるみち、豊かな生活を彩るみちを整備する必要があります。

(1) 主な取組み

自然環境との共生

千葉県に多く存在する水辺空間や里山を効果的に活かした道路整備を行うことにより、人々が歩きたくなるような道づくりを推進します。

生態系への配慮

豊かな自然環境を保全するため、生態系にきめ細かく配慮したエコロードの整備を進めます。

交通円滑化による環境改善

環状道路をはじめとする幹線道路の整備、交差点改良によるボトルネック解消等により、渋滞解消・交通円滑化を推進して、環境の改善を図ります。

(2) その実現に向けて

ア 自転車道の整備

自転車利用の増大に対応し、自転車交通の安全と円滑を確保するとともに、健康志向が強まる中で、サイクリング愛好者のみならず、多くの人々がスポーツ・レクリエーションとしてのサイクリングやハイキングによる健康の増進などに寄与することを目的として自転車道の整備を進めています。

県道我孫子流山自転車道線では、県立印旛手賀自然公園周辺の自然環境や田園風景に調和した約16kmの整備を実施しています。

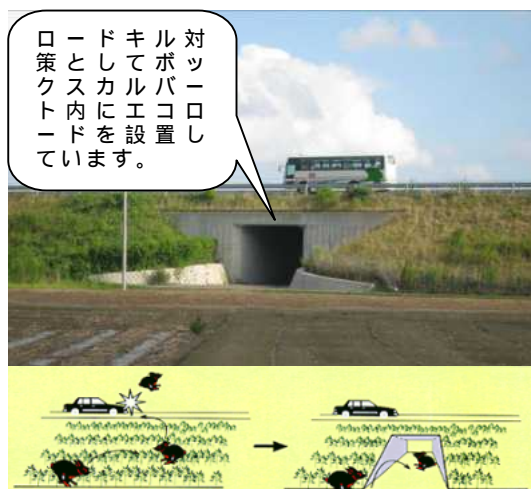


県道我孫子流山自転車道線（柏市）

イ エコロードの整備

道路周辺の豊かな自然環境の保全のため、いきものの生活とその環境を大切にしたい道づくりを進めています。

銚子連絡道路の横芝光町芝崎地先では、ロードキル（道路上で発生する野生動物の死亡事故）対策のため、道路下を横断するボックスカルバート内にエコロードの設置などを行いました。



銚子連絡道路（山武郡横芝光町）

ウ 高規格幹線道路等の整備による交通円滑化

高規格幹線道路は、全国的な広がりをもつ高速交通ネットワークを構成する重要な自動車専用道路であり、首都圏の交通円滑化の実現はもとより、全国との交流を強化するとともに、千葉県内各地域間を結ぶ道路網の骨格を形成し、半島性の解消と、調和と均衡のとれた県土づくりを進めて行くために不可欠な基盤施設です。現在、千葉県では、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路などの整備が進められています。

また、地域高規格道路は、地域の核となる都市を中心とした広域的な地域の連携を強化するため、高規格幹線道路と一体となって地域構造を強化する道路で、現在、千葉県では銚子連絡道路や茂原・一宮・大原道路などの整備を進めています。

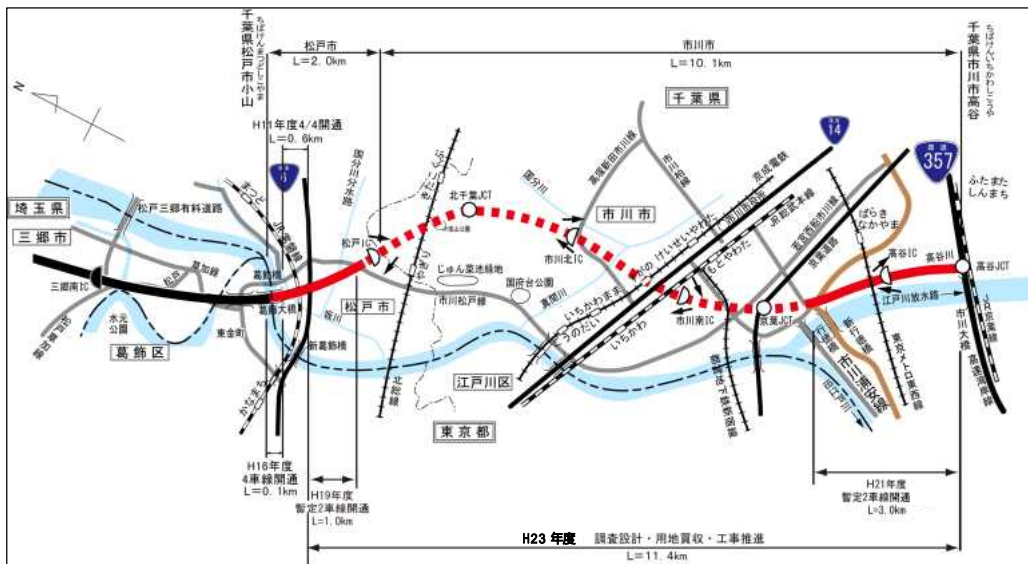
東京外かく環状道路（外環）は、都心から半径約15 kmの地域を連絡する延長約85 kmの幹線道路です。

千葉県内区間約12.1 kmは、平成27年度の全線開通を目標に高速道路部と一般道路部が並行して整備されており、このうち、松戸市内の一般道路部の約1 km区間が、平成20年3月22日に暫定2車線で開通しました。

また、市川市内の一般道路部の約3 km区間が、平成21年8月8日に暫定2車線で開通しました。



東京外かく環状道路（市川市）

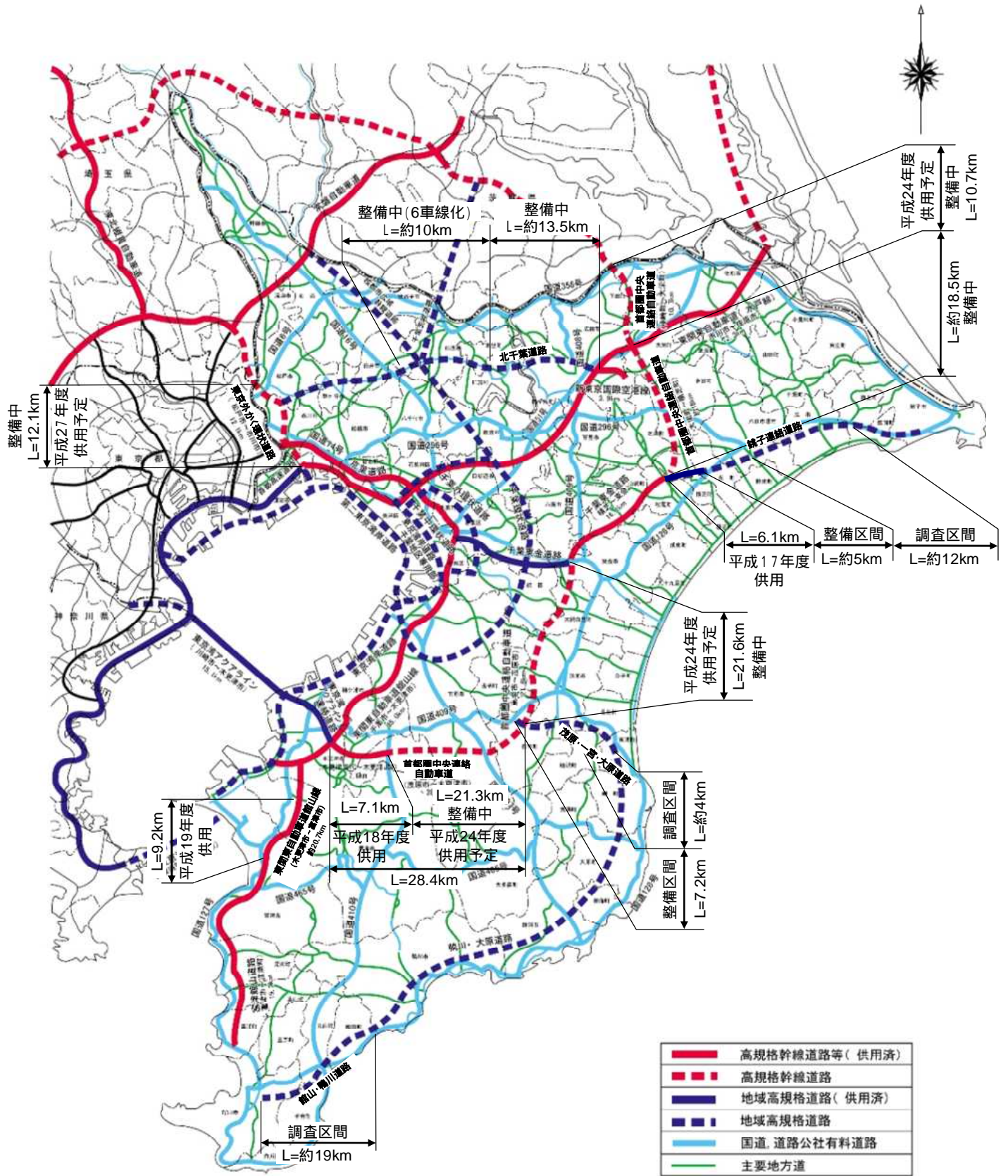


谷津船橋インターチェンジ鳥かん図



谷津船橋インターチェンジ（習志野市）

谷津船橋インターチェンジは、国道357号や県道船橋我孫子線の交通渋滞を緩和し、周辺地域の環境改善に寄与するとともに、臨海部や内陸部に整備されている物流関連施設などの利便性向上を図るうえで極めて重要なインターチェンジで、平成25年供用に向け、整備を進めています。



千葉県道路網図

【方針3】千葉の魅力を創造する道づくり

千葉県は、首都圏にありながら豊かな自然資源が数多く残っています。そこで、これらを活用して観光産業を促進する道路整備を積極的に進めるべきです。

一方、観光目的の交通は、季節的・曜日的・時間的に集中する傾向にあります。そこで、通年型観光地への脱皮を図り、ピーク時の混雑緩和に努める必要があります。また、既存の中心市街地の活性化を図るとともに、地域の特色を活かした魅力ある街づくりを進める必要があります。

(1) 主な取組み

観光の促進と観光渋滞の緩和

豊かな観光資源を保全しつつ、観光地へ至る道路整備を進めるとともに、観光渋滞対策として需要の平準化、分散化を図るなどソフト的な対応をハードの整備と併せて図ります。

多様な観光ニーズへの対応

観光地間の連絡を強化し、来訪者を他の観光地にも惹きつけるような、千葉の魅力を高める道路整備を進めます。

中心市街地の活性化と魅力ある街づくり

中心市街地の活性化を図るとともに、地域の特色を活かした魅力ある街づくりを進めるため、既存商店街の活性化施策等と連携し歩行空間などの整備を進めます。

(2) その実現に向けて

ア 観光地へのアクセス時間の短縮

南房総地域における観光は、早春及び夏期に観光の交通需要が集中する傾向にあります。交通の分散化と観光地へのアクセス時間の短縮を図るため、高規格幹線道路等の整備を進めています。

館山自動車道は、富津館山道路と一体となって高速ネットワークを形成し、県内有数の観光地を有する南房総地域へのアクセスの向上による観光産業などの地場産業の活性化と南房総地域の発展に寄与します。平成19年7月4日に全線供用開始するとともに、平成20年4月には富津館山道路鋸南富山インターチェンジ～富浦インターチェンジ間で新たな付加車線（追越車線）が供用を開始しました。

また、平成21年4月には第4回国土開発幹線自動車道建設会議で、木更津南ジャンクション～富津竹岡インターチェンジ間における暫定2車線区間の4車線化への整備計画変更の決定を受け、今後の早期整備に向け努めてまいります。



館山自動車道（君津市）

県道外野勝山線（南房総市二部～市部1.2km）は、高規格道路富津館山道路・鋸南富山インターチェンジと富山パーキングエリア及び南房総方面へアクセスする重要な道路であり、当該区間の整備により、交通の円滑化及び地域活性化を図るものです。

平成22年7月に供用を開始しました。



県道外野勝山線（南房総市）

イ 日本風景街道の推進

道路やその周辺地域を舞台に、地元住民やNPOなどの多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源や個性を活かし、観光の振興や地域の活性化に寄与することを目的とする日本風景街道を推進しています。

南房総地域の館山市、鴨川市、南房総市、鋸南町の3市1町を活動範囲とした「南房総・花海街道」や山武市、横芝光町を範囲とした「ロングビーチ癒しの九十九里街道」が日本風景街道に登録されています。



ロングビーチ癒しの九十九里街道(山武郡横芝光町)

ウ 道の駅

「道の駅」は、地域の創意工夫により、道路利用者に快適な休憩施設と多様で質の高いサービスを提供する施設です。県内では、現在22箇所が登録されており、年間約1,000万人の方々にご利用されています。

道の駅「風和里しばやま」は成田国際空港に近接し、空港に一番近い「道の駅」です。

千葉東金道路の松尾横芝インターチェンジから10分と来場者には恵まれた立地条件です。

農産物直売所では地元産新鮮野菜を中心に「安全・安心」をモットーに多彩な品揃えで販売しています。



「道の駅風和里しばやま(山武郡芝山町)」

エ 連続立体交差事業の推進

市街地における道路と鉄道の平面交差は、踏切事故や踏切遮断による交通渋滞を引き起こしているばかりでなく、鉄道により市街地が分断され、地域の一体的発展の妨げとなることが多く見られます。

このような状況を解消するとともに、地域の一体化を図り、周辺市街地の整備を促すためには、数多くの踏切を同時に除却して鉄道を連続的に立体化する連続立体交差事業が効果的です。

船橋市では、市街地を分断していた京成本線が平成18年11月に全線高架化され、既存の踏切16箇所を除却し、交通渋滞を解消するとともに都市機能の充実を図りました。

この他、鎌ヶ谷市では、新京成線の高架化工事の進捗を図りました。

また野田市では、東武野田線が平成20年3月に事業認可を取得し、事業に着手しました。



新京成線(鎌ヶ谷市)

【方針4】国際拠点である成田空港のポテンシャルを向上させる道づくり

成田空港は、日本の空の玄関口であり、国際空港としての役割を果たしていくために、交通アクセスのいっそうの拡充に努める必要があります。

また、空港近接の有利性を活かしたまちづくりを推進するために、空港周辺の道路網を整備することが必要です。

(1) 主な取組み

成田空港へのアクセス向上

大都市圏の競争力を高めるため、首都圏と成田空港を結ぶ幹線道路の整備を進め、利便性の向上や代替性の確保等を図ります。

空港近接の有利性を活かした産業の振興

空港の機能や近接性等の有利性をいっそう増加させ産業振興を図るため、空港周辺の幹線道路網の整備を推進します。

(2) その実現に向けて

ア 空港アクセス道路の整備

成田空港のポテンシャルを高めるとともに、地域産業の活性化や渋滞対策として、北千葉道路や圏央道などの空港へのアクセス道路の整備を積極的に進めています。

北千葉道路(印西市～成田市間約13.5km)のうち、成田新高速鉄道と併設する9.8kmについては、県と国で整備を進めています。残る空港側の3.7kmについては、県が整備を進めることとし、平成19年度に新規事業化が図られました。

また、既に供用中の鎌ヶ谷市～印西市間約20kmのうち、約10kmについて、都市再生機構が6車線の整備を行っています。



国道464号北千葉道路(印西市～成田市)

イ 空港近隣道路の整備

成田空港周辺は、各種工業団地が立地し、空港から各地への物流拠点として重要な地域であり、周辺地域及び物流の活性化のために、計画的に空港周辺の幹線道路の整備を進めています。

成田国際空港周辺地域整備計画に位置付けされている県道成田松尾線の整備は、空港東側地域の振興拠点となる千代田地区のアクセス道路として周辺地域の活性化に寄与します。早期供用を図るため、整備を進めています。



県道成田松尾線(山武郡芝山町)
(仮称)菱田橋

【方針5】産業の高度化・物流効率化を支援する道づくり

空港・港湾・工業団地・物流センター等、各拠点間の連携を強化するとともに、都市圏交通の円滑化を図り、物流の効率化・低コスト化を図る必要があります。

また、幕張地域・東葛飾地域・かずさ地域・臨海地域等において、地域産業クラスターの形成・促進を支援し、産業の高度化に貢献する道路整備を行う必要があります。

(1) 主な取組み

都市圏交通の円滑化

幹線道路ネットワークの整備や道路拡幅、交差点改良等のボトルネック対策により、都市圏交通の円滑化を図り、これによって物流にかかるコストの低減を図ることを推進します。

E T Cの普及促進

物流効率化を支援するために、E T Cのさらなる普及を促進するとともに、道路情報提供をさらに充実させます。

地域産業クラスター形成の支援

産業の高度化とともに、雇用機会の創出、経済活力向上に貢献するため、地域産業クラスターの形成・促進を支援する道路整備を推進します。

空港・港湾や物流拠点の連携強化による物流効率化の支援

物流の効率化を図るために、空港・港湾へのアクセス強化、工業団地等物流拠点から幹線道路へのアクセス強化を進め、これらの各拠点間の相互連携を高める道路ネットワークの構築を進めます。

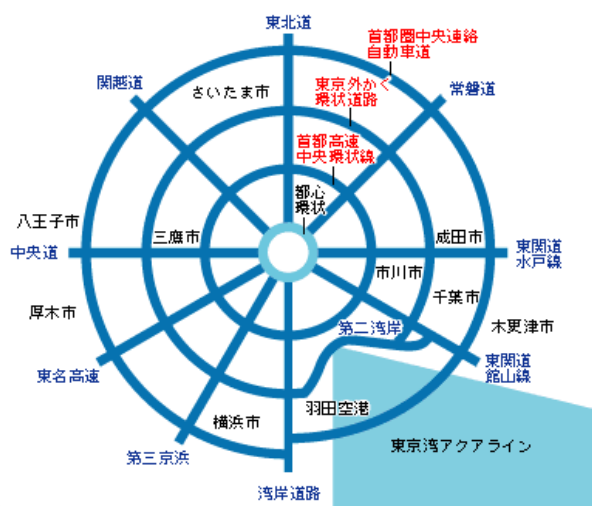
(2) その実現に向けて

ア 都市間ネットワーク網の整備

首都圏3環状道路は放射方向道路とリンクして、道路間を自在に連絡し、多方面へのアクセスを飛躍的に高めます。また一極に集中している東京の首都機能を周辺の拠点都市へ適正に配置する重要な基盤になります。

東京外かく環状道路（通称「外環」）は、都心から半径約15kmの地域を連絡する全長約85km、県内区間延長12.1kmの環状道路です。県内区間の整備により、東葛飾、葛南地域の慢性的な交通混雑の緩和に資するとともに、市川、松戸両市の安全で快適なまちづくりなどを進めるうえで大きな役割を果たす道路です。

東京圏の交通機能の骨格となる考え方が「3環状9放射」です。



千葉外環イメージ図（松戸市～市川市）
首都圏道路ネットワーク（3環状9放射）

イ 渋滞緩和による交通の円滑化

県道船橋我孫子線は、東関東自動車道、京葉道路、国道14号・357号等の高規格道路と一体となって東京湾岸域の多大な交通を担う幹線道路であり、周辺地区の開発等と相まって慢性的な渋滞が発生し、今後さらなる交通量の増加が予想されます。

渋滞緩和や他幹線道路へのアクセスの向上を図るため、谷津船橋インターチェンジと一体的に整備を進め、若松交差点から花輪インターチェンジまでの約500m区間においては、平成23年4月に4車線化供用を開始しました。



県道船橋我孫子線（習志野市）

八街市街地は、主要地方道成東酒々井線、国道409号、主要地方道千葉八街横芝線が交差する地区であり、通過交通と駅周辺の利用車両が混在し、慢性的な交通渋滞が発生しています。

このため、市街地に集中する通過交通を八街バイパスに流入させることにより交通渋滞の緩和と交通安全の向上を図るため、八街バイパス3.2kmの整備を進めております。このうち八街市大木地先から八街市八街地先を結ぶ1.5km区間においては平成23年5月に供用を開始しました。



都市計画道路3・4・3号八街神門線(八街市)

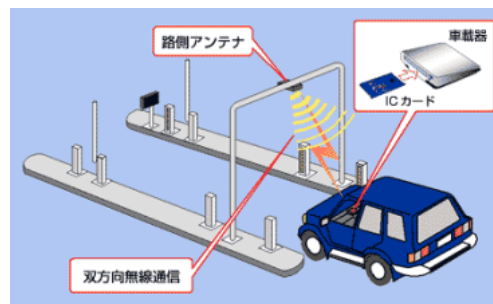
ウ ETCの普及促進

ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）とは、車両に設置されたETC車載器にETCカード（ICカード）を挿入し、有料道路の料金所に設置された路側アンテナとの間の無線通信により、車両を停止することなく通行料金を支払うシステムです。

千葉県内でのETC利用率は、82%（平成23年3月実績）で全国7位です。

ETCの導入により、

- ）料金所通過時間の短縮やキャッシュレス化による利用者の利便性・快適性の向上
- ）料金所の大幅な処理能力向上による料金所渋滞の解消
- ）発進、加速に伴う騒音や窒素酸化物等の軽減による料金所周辺の環境改善
- ）コンピュータ・システムで課金が行われるので、利用者のニーズや環境対策などに対応した多様な料金制度の導入が可能になります。



エ 物流を強化する道路整備

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路です。圏央道は、東京湾アクアライン等と一体となって首都圏の広域ネットワークを形成することにより、慢性的な交通混雑の緩和や物流の活性化などに寄与するとともに、災害時において都心を迂回する代替路として機能する重要な道路です。



県土のほぼ中央を通る圏央道は、成田市、東金市、茂原市、市原市、木更津市など県内の中核都市を相互に連絡し、成田国際空港や千葉港などの国際的物流・交流拠点の連携を一層強化して、県内全域にその波及効果をもたらすとともに、主要幹線道路と接続する新たな交通ネットワークを形成することから、大幅な時間短縮や交流の拡大、県民生活の利便性の向上が期待されます。

県内では初めて、木更津東インターチェンジ～木更津ジャンクション間（約7.1km）が平成19年3月に供用開始しました。

写真は、工事が進められている（仮称）東金インター・ジャンクションです。



（仮称）東金インター・ジャンクション（東金市）

【方針6】地域連携・交通連携を推進する道づくり

東京圏や業務核都市間の広域的な連携を強化するとともに、行政サービスの効率化を促す市町村合併も視野に入れ、生活圏内の交通連携を強化する必要があります。

また、道路のみでなく、鉄道その他の交通手段との連携を十分に図り、利用者にとって利便性の高い交通サービスを提供する必要があります。

(1) 主な取組み

交通結節点の円滑化

道路交通と他の交通手段との乗換えを円滑にするため、鉄道等の交通結節点において利便性・快適性の向上を図る道路整備を進めます。

市町村合併の支援

合併市町村の一体化を促進するため、新たな生活圏内の連携を強化する道路整備を進めます。

首都圏各地との広域連携強化

首都圏の都市再生を支援する環状道路である首都圏中央連絡自動車道・東京外かく環状道路等や広域幹線道路の整備を図るとともに、東京湾アクアライン等の既存高速道路の利用を促進します。

(2) その実現に向けて

ア 鉄道駅アクセス道路、駅前広場等の整備

移動の連続性を強化する視点から交通結節点、特に鉄道駅～幹線道路間の交通環境を改善することが重要です。そこで幹線道路から鉄道駅へのアクセス道路及び駅前広場等の整備を進めています。

成田スカイアクセス線の整備に伴い新設された新駅（成田湯川駅）は、成田ニュータウン及び成田市北部の重要な交通拠点となります。

そこで、鉄道利用者の利便性を図るため、新駅の開業にあわせた駅前広場及びアクセス道路の整備を進め、平成22年7月17日に供用を開始しました。

（事業主体：成田市）



成田スカイアクセス線 成田湯川駅前（成田市）



J R 成田線 湖北駅前（我孫子市）

我孫子市が策定した湖北駅周辺交通環境改善計画に基づき整備を要することが位置付けられている、同駅北口の駅前広場です。

そこで、湖北駅・北口線外1線の整備と併せ、駅前広場の一体的整備を行い、鉄道施設との結節性向上を図るため、平成23年4月1日に駅前広場が完成しました。

（事業主体：我孫子市）

イ 市町村合併支援道路の整備

合併市町村の一体化を促進するための「新市役所」や「公共施設」などの拠点を連絡する道路について、新市建設計画に県事業として位置付けられた路線を合併支援道路として整備を進めています。

平成15年6月6日に野田市、関宿町が合併し、誕生した新しい野田市は、東西を江戸川、利根川に挟まれ、南北に長い地形となりました。

県は、合併後の地域を支援するため、南北を縦断する県道我孫子関宿線等の整備を推進し、野田市域全体のより一層の交流・連携を強化します。



県道我孫子関宿線（野田市）

ウ 東京湾アクアラインの料金引下げ社会実験の実施

東京湾アクアラインは、本県の課題である半島性を解消するものとして期待されていましたが、これまで通行料金の割高感から交通量が低迷し、期待された機能を十分に発揮しているとは言えませんでした。

このため、県では国の支援も得て、平成21年8月から東京湾アクアラインの通行料金を普通車800円とするなど、全車種（ETC車）を対象とした大幅な料金引下げの社会実験を実施しています。

社会実験開始から平成23年3月までの1年8ヶ月間の交通量は、実験前（平成20年度）と比較すると1.5倍に増加し、特に平日の大型車は倍増するなど首都圏の「人」「もの」の動きが活発化しています。

社会実験により首都圏における交流・連携の強化、物流の活性化、観光振興などが図られ、その経済波及効果は、首都圏全体で年間約358億円に達し、本県をはじめ首都圏全体のポテンシャルが大きく開花したものと考えています。

社会実験は平成25年度まで継続することになりました。この継続により、これまでの効果を大きく伸ばしていくとともに、平成24年度に予定されている首都圏中央連絡自動車道の木更津から東金間の開通などに伴い、東京湾アクアラインの効果が広く波及していくことが期待されます。

県では、これまでの効果に加え、中長期的に発現される効果・影響についても広く検証を進め、恒久的な料金引下げが実現するよう、今後も国に働きかけていきます。



東京湾アクアライン（木更津市）

社会実験での東京湾アクアラインの料金

	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
実験料金(ETC車)	640円	800円	960円	1,320円	2,200円
ETC特別割引	1,860円	2,320円	2,780円	3,830円	6,380円
通常料金	2,400円	3,000円	3,600円	4,950円	8,250円

『東京湾アクアライン料金引下げ社会実験協議会』のホームページはこちら

<http://www.aqua-etc800.com/>

エ スマートインターチェンジ（スマートIC）の設置

スマートICとは、ETC車専用のインターチェンジ（IC）で、通常のICに比べて、コンパクトなICとなり低コストで導入ができます。

IC間隔の長いところに新たにICが設置されることで、「時間短縮」「災害時の代替ルート確保」「地域活性化」の効果の拡大が期待されます。

新空港自動車道において成田スマートICが平成21年4月から供用開始され、君津パーキングエリア（PA）において君津PAスマートICが平成21年3月から供用が開始されました。

成田スマートICは成田空港周辺道路の渋滞対策と空港への利便性の向上、君津PAスマートICは観光交通の利便性向上を目的としています。



成田スマートIC（成田市）

オ 広域幹線道路の整備

木更津都市計画道路 3・3・7 号中野畑沢線は、木更津市を南北に縦貫し、東京湾アクアラインの千葉県側接岸地である金田地区と、木更津中心市街地を結ぶ幹線道路です。現道拡幅等による整備を行うことにより、増加する交通量に対応するとともに、東京湾アクアラインへのアクセスを向上させ、利用促進に寄与します。



木更津都市計画道路 3・3・7 号中野畑沢線

【方針 7】緊密なコミュニケーションの展開する道づくり

インターネット等の情報伝達ツールを利用してみなさんの声を十分にきき、ニーズに最大限こたえる道路整備を進める必要があります。

また、道路標識等を充実させ、沿道施設へのアクセスをより容易なものにし、道路サービスの向上を目指す必要があります。

(1) 主な取組み

十分な情報公開とみなさんの意見の反映

行政側から道路を利用する方々への情報公開・伝達を促進するとともに、道路を利用する方々の意見や発想を広く汲み取り、今後の整備に反映させていきます。

道路標識を含めた情報提供の充実

様々な利用者にとって使いやすい道路を目指すため、道路標識・道路情報板等により、道路交通情報をわかりやすく適切に提供します。

(2) その実現に向けて

ア 千葉県道路アダプトプログラム（平成 20 年度より）

地域にふさわしい快適な道路環境づくりを目標に、地域のみなさんとの「協働・連携」による維持管理を進めていきたいと考えています。そこで、地域のみなさんにボランティアで行っていただく道路の清掃・除草及び美化活動等について、『千葉県道路アダプトプログラム』により支援を行っています。

平成 22 年度は、24 団体が活動しました。



道路の清掃・美化活動状況

イ 道の相談室

道路利用者等から、道に関するあらゆる相談や意見等に対して、一度の問い合わせで、その対応や処理を関係機関で迅速に実施することを目的として、平成 10 年 10 月より国土交通省を中心に全国で順次開設されています。

本県においても平成12年4月20日より、開設しています。
平成22年度は178件の相談を受け付けました。

【道の相談室】

TEL 0120-106-497 (平日9:30~17:00)

FAX 0120-106-179 (毎日24時間)

【千葉県の道の相談室】

TEL 043-223-4970 (平日9:00~17:00)